

Ministerie van Infrastructuur  
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

Rijnstraat 8  
2515 XP Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000  
F 070-456 1111

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/75330

**Uw kenmerk**

2022Z04854

Datum 5 april 2022  
Betreft Beantwoording Kamervragen over maatwerkafspraken  
voor woningbouw

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u, mede namens de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de antwoorden aan op de schriftelijke vragen over maatwerkafspraken voor woningbouw (ingezonden 15 maart 2022).

**Vraag 1**

Herinnert u zich de uitspraak van de minister van Infrastructuur en Waterstaat in haar brief van 5 juli 2019 dat in overleg met betrokken partijen wordt gekeken of er vooruitlopend daarop (aanpassing van het luchthavenindelingsbesluit, LIB) in specifieke gevallen mogelijkheden zijn om te komen tot maatwerkafspraken voor beperkte ontwikkeling waar dit nu niet is toegestaan en afspraken voor locaties waar dit nu wel is toegestaan, maar dat het bij wijziging van de contouren later mogelijk niet meer gewenst is?<sup>1</sup>

**Antwoord 1**

Ja.

**Vraag 2**

Kunt u aangeven in hoeveel situaties sprake is geweest van maatwerkafspraken om woningbouw mogelijk te maken? Om hoeveel woningen gaat dat?

**Antwoord 2**

Het LIB kent 5 beperkingengebieden: LIB 1 tot en met 5. LIB 1 ligt het dichtst bij de luchthaven en LIB 5 het verst van de luchthaven af. Hoe dichterbij de luchthaven, hoe meer beperkingen voor ruimtelijke ontwikkelingen er gelden. In LIB 1 tot en met 3 zijn de bouwmogelijkheden niet of zeer beperkt. In het LIB 4 gebied heeft de gemeente een eigen afwegingsruimte, die beperkt is tot 25 woningen per bouwplan, binnen bestaand stedelijk gebied. Als het om meer woningen gaat, dan kan ik in bijzondere omstandigheden desgevraagd besluiten om een verklaring van geen bezwaar (vvgb) af te geven. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordeelt deze aanvragen in mandaat namens mij. Uit de toelichting op het LIB blijkt dat de beoordeling van een vvgb aanvraag integraal is, waarbij de hinder en het risico afgewogen worden tegen leefbaarheid,

<sup>1</sup> Kamerstukken 2018/19, 31936, nr. 646

maatschappelijk belang of zwaarwegend individueel belang. In LIB 5 is de afweging tussen woningbouw en geluidhinder volledig aan het lokale bestuur, mits het gaat om bouwplannen binnen het bestaand stedelijk gebied. In 2019 tot en met 2021 zijn door de decentrale overheden in de regio in totaal zes aanvragen gedaan voor een vvgb, waarvan er vier zijn toegekend. Het gaat om de bouw van een bedrijfswoning (LIB 3), de verplaatsing van een woning (LIB 4), de bouw van 60 flexwoningen (LIB 4) en de bouw van 77 woningen buiten bestaand stedelijk gebied (LIB 5).

Buiten de lokale afwegingsruimte en de vvgb's van de ILT kan vanuit het LIB geen maatwerk worden toegepast. Op dit moment ben ik samen met de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) bezig met het vernieuwen van het ruimtelijk beleid rond Schiphol en binnen dat kader wil ik kijken of er meer ruimte geboden kan worden voor maatwerk, zoals aangekondigd in de Luchtvaartnota 2020-2050<sup>2</sup>. Dit speelt binnen de context van het dilemma tussen de woningbouwopgave waar de regio voor staat en het belang van de bescherming van de gezondheid van omwonenden van de luchthaven.

#### Vraag 3

Bent u van mening dat de bouw van studentenwoningen in Kronenburg in aanmerking komt voor dergelijke maatwerkafspraken?

#### Antwoord 3

Kronenburg ligt direct onder de aanvliegroute van de Buitenveldertbaan, in LIB 4 gebied. Het LIB legt beperkingen op aan het toevoegen van woningen in de nabijheid van Schiphol om te voorkomen dat gezondheids- en veiligheidsrisico's toenemen. Het toevoegen van grote aantallen woningen op deze locatie botst hiermee. Op dit moment loopt de beroepsprocedure tegen het in strijd met het huidige LIB vastgestelde bestemmingsplan.

#### Vraag 4

Hoe weegt u het feit dat op dit moment duizenden studenten onder een aanvliegroute wonen en geen geluidsoverlast ervaren, maar dat dit als bezwaar wordt opgevoerd tegen het aanvullend bouwen van 2.500 studentenwoningen meters verder?

#### Antwoord 4

In het LIB is vastgelegd dat in het LIB 4 gebied, waar Kronenburg in ligt, een zeer zorgvuldige afweging moet worden gemaakt tussen het toevoegen van nieuwe woningen en de gevolgen voor de gezondheid in termen van geluidbelasting. Daarnaast is in het LIB vastgelegd dat woningen die voor de inwerkingtreding van het LIB in 2003 reeds in het LIB 4 gebied aanwezig waren, zoals het studentencomplex Uilenstede, hun woonfunctie mogen behouden. Op basis van gezondheidsonderzoek<sup>3</sup> is vastgesteld bij welke geluidbelasting er bij een aanzienlijk deel van de bewoners ernstige hinder en slaapverstoring optreedt. In het LIB 4 gebied is de geluidbelasting dusdanig dat er terughoudend moet worden omgegaan met het toevoegen van woningen. Bovendien worden ook relevante veiligheidsaspecten meegewogen in de integrale toetsing bij vvgb-aanvragen.

---

<sup>2</sup> Kamerstukken 2020/21, 31936, nr. 820

<sup>3</sup> Gezondheidskundige Evaluatie Schiphol (Breugelmans 2005), onder andere toegelicht in Kennisscan PBL als bijlage bij Kamerstukken II 2018/19, nr. 31936, nr. 570

#### Vraag 5

Is de huidige vliegoperatie (conform het vigerend luchthavenverkeerbesluit (LVB)), 500.000 vliegtuigbewegingen, Nieuwe Normen- en Handhavingssysteem en huidige vlootmix) en daaruit volgende geluidbelasting in overeenstemming met de zonering die volgt uit het Luchthavenindulingsbesluit (LIB)?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IE NW/BSK-2022/75330

#### Antwoord 5

In het systeem van de Wet luchtvaart worden in het Luchthavenverkeerbesluit (LVB) de grenswaarden en regels vastgelegd omtrent het luchthavenverkeer voor zover die regels noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid, de geluidbelasting, de lokale luchtverontreiniging en de geurbelasting. Het betreft de ruimte voor en de wijze van het gebruik van de luchthaven. Het LIB bevat het beperkingengebied en de voor het beperkingengebied geldende regels, waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bestemming en het gebruik van de grond voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidbelasting (gezondheid) in verband met de nabijheid van de luchthaven. De inhoud van het LIB volgt hetgeen is vastgelegd in het LVB. Nadat het LVB in verband met het nieuwe normen- en handhavingssysteem voor Schiphol is aangepast, zullen ook de beperkingengebieden in het LIB worden herzien.

#### Vraag 6

Hoeveel woningbouw wordt eventueel mogelijk bij het in overeenstemming brengen van het LIB met het LVB of anderszins een actualisatie van het LIB?

#### Antwoord 6

Een aanpassing van het LIB op basis van een aangepast LVB kan lokaal als effect hebben dat er in sommige gebieden meer woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk worden. De contouren in het concept-LVB<sup>4</sup> beslaan een kleiner gebied dan de huidige beperkingengebieden die in het LIB zijn vastgelegd. Een actualisatie van de LIB-beperkingengebieden op basis van het concept-LVB zou op een beperkt aantal plekken leiden tot een afname van de beperkingen voor woningbouw. Het is moeilijk in te schatten om hoeveel woningen dit gaat, omdat het afhankelijk is van de locatie in welke dichtheden er gebouwd kan worden. Bovendien is bij het opstellen van de plancapaciteit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) uitgegaan van de beperkingengebieden die zijn vastgelegd in het huidige LIB en zijn de gebieden waar de mogelijkheden voor woningbouw mogelijk toenemen niet meegenomen in de huidige afweging over waar te bouwen. Grofweg kan gedacht worden aan enkele duizenden woningen. Lang niet alle plekken waar de contour verschuift, zijn geschikt voor woningbouw, omdat het bijvoorbeeld natuurgebieden betreft, er een snelweg ligt of het gebied al een recreatieve functie heeft. Bovendien betekenen krimpende contouren niet dat hinder volledig verdwijnt. Het vraagt om een zorgvuldige afweging of vrijgekomen ruimte moet worden benut voor woningbouw. Immers, per saldo zal daarmee het aantal gehinderden toe kunnen nemen ondanks een lagere geluidbelasting. Het is binnen de regels van het LIB een lokale bestuurlijke afweging of de gebieden geschikt zijn voor woningbouw.

---

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2020/21, 29 665, nr. 399

Vraag 7

Bent u van mening dat, gezien de aanzienlijke vertraging die verwacht wordt met betrekking tot het vastleggen van het luchthavenverkeersbesluit, er stappen moeten worden gezet in het actualiseren van het LIB?

**Ministerie van  
Infrastructuur en  
Waterstaat**

**Ons kenmerk**

IENW/BSK-2022/75330

Antwoord 7

Omdat de omvang van het beperkingengebied in het LIB wordt vastgesteld op basis van het toegestane gebruik van de luchthaven in het LVB, is het niet mogelijk het beperkingengebied aan te passen als de inhoud van de LVB-wijziging voor het nieuwe normen- en handhavingstelsel nog niet vaststaat.

Vraag 8

Hoe weegt u de uitspraak van de Bestuurlijke Regie Schiphol (BRS) (zienswijze actualisatie LIB naar aanleiding van de taxibaan 'Quebec') dat blijkt uit het Milieueffectrapport van het LVB "dat er tal van locaties zijn waar de begrenzing van de beperkingengebieden niet op de goede plek liggen"? Om hoeveel woningen gaat het daarbij?

Antwoord 8

De BRS doelt hier op het feit dat de beperkingengebieden in het LIB niet volledig overeenkomen met de contouren die berekend zijn in het kader van het eerdergenoemde concept-LVB in verband met het nieuwe normen- en handhavingstelsel voor Schiphol. Zoals in het antwoord op vraag 5 aangegeven, volgt de inhoud van het LIB hetgeen is vastgelegd in het LVB. Als gevolg van de voorgenomen wijziging van het LVB zal ook het LIB worden herzien.

Vraag 9

Bent u bereid de in deze zienswijze genoemde quick wins in samenwerking met de BRS voortvarend op te pakken om zo woningbouw mogelijk te maken?

Antwoord 9

IenW en BZK zijn samen met de BRS in overleg over aanpassingen in het LIB. In dit overleg worden ook de genoemde quick wins meegenomen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers